Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/512

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/5 — 97101 — 5204/66

Bonn, den 7. April 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 9. Juni 1965 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über einzelne Fragen der Schiffahrt und der Wasserstraßen

nebst Begründung sowie den Wortlaut des Vertrages in deutscher und dänischer Sprache und eine Denkschrift hierzu. Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 293. Sitzung am 1. April 1966 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Entwurf keine Einwendungen zu erheben.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Mende

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 9. Juni 1965 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über einzelne Fragen der Schiffahrt und der Wasserstraßen

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Bonn am 9. Juni 1965 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über einzelne Fragen der Schiffahrt und der Wasserstraßen wird zugestimmt. Der Vertrag wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 13 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Der Vertrag bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da er sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Der Vertrag soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem der Vertrag nach seinem Artikel 13 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit neuen Kosten belastet.

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über einzelne Fragen der Schiffahrt und der Wasserstraßen

Overenskomst mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark om visse spørgsmål vedrørende skibsfarten og vandvejene

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK

IN DEM WUNSCHE, eine Reihe von Fragen der Schiffahrt und der Wasserstraßen zu regeln,

IN DEM BESTREBEN, dadurch die Zusammenarbeit zwischen den beiden Staaten auf diesem Gebiet zu fördern,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

ABSCHNITT I

Schiffskontrolle und andere Schiffahrtsfragen

Artikel 1

(1) Dänische Schiffe im Sinne dieses Abschnitts sind Schiffe, die das Recht zur Führung der dänischen Flagge durch das Flaggenzeugnis (Nationalitetsbevis) oder das vorläufige Flaggenzeugnis (Midlertidigt Nationalitetsbevis) nachweisen.

(2) Deutsche Schiffe im Sinne dieses Abschnitts sind Schiffe, die das Recht zur Führung der Flagge der Bundesrepublik Deutschland durch eines der folgenden Dokumente nachweisen:

a) Schiffszertifikat oder Auszug aus dem Schiffszertifikat, der vom Registergericht beglaubigt ist,

b) Flaggenschein,

c) Flaggenzeugnis,

d) Flaggenbescheinigung.

Artikel 2

(1) Eine Vertragspartei erkennt für die Schiffe der anderen Vertragspartei, die nicht unter die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See fallen, von dieser vorgeschriebene Zeugnisse über Seetüchtigkeit, Bau, Ausrüstung und Einrichtung an.

(2) Eine Vertragspartei erkennt die von einer Behörde der anderen Vertragspartei ausgestellten Schiffsmeßbriefe an, soweit sie

a) vor Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens über ein einheitliches System der Schiffsvermessung vom 10. Juni 1947, oder

b) für offene Fahrzeuge

ausgestellt worden sind.

(3) Eine Vertragspartei berechnet die Gebühren und Abgaben nach den in Absatz 2 genannten Schiffsmeßbriefen ohne neue Vermessung nach den gleichen Voraussetzungen, die für ihre eigenen Schiffe gelten.

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND
og
KONGERIGET DANMARK

har

I ØNSKET om at regulere en række spørgsmål vedrørende skibsfarten og vandvejene,

I BESTRÆBELSE på derved at fremme samarbejdet mellem de to stater på dette område,

TRUFFET AFTALE OM FØLGENDE:

AFSNIT I

Skibskontrol og andre skibsfartsspørgsmål

Artikel 1

Stk. 1. Ved danske skibe forstås i dette afsnit skibe, der ved nationalitetsbevis (Flaggenzeugnis) eller midlertidigt nationalitetsbevis (vorläufiges Flaggenzeugnis) godtgør ret til at føre dansk flag.

Stk. 2. Ved tyske skibe forstås i dette afsnit skibe, der ved et af nedenstående dokumenter:

a) skibscertifikat eller et af registerretten attesteret udtog af skibscertifikatet,

b) flagbevis (Flaggenschein),

c) nationalitetsbevis (Flaggenzeugnis),

d) flagattest (Flaggenbescheinigung)

godtgør ret til at føre Forbundsrepublikken Tysklands flag.

Artikel 2

Stk. 1. Den ene kontraherende part anerkender for den anden kontraherende parts skibe, der ikke omfattes af bestemmelserne i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, de af denne anden part foreskrevne dokumenter vedrørende sødygtighed, konstruktion, udrustning og aptering.

Stk. 2. Den ene kontraherende part anerkender de af den anden kontraherende parts myndigheder udstedte skibsmålebreve, for så vidt de er udstedt

a) før ikrafttrædelsen af den internationale konvention af 10. juni 1947 om ensartede regler for skibsmåling, eller

b) for åbne fartøjer.

Stk. 3. En kontraherende part beregner gebyrer og afgifter efter de i stykke 2 nævnte skibsmålebreve uden ny måling på samme betingelser, som gælder for dens egne skibe.

Artikel 3

(1) Überprüfungen von Schiffen einer Vertragspartei werden durch ordnungsgemäß ermächtigte Beamte der anderen Vertragspartei durchgeführt. Sie dienen in der Regel nur der Feststellung, daß an Bord gültige Zeugnisse nach Artikel 2 vorhanden sind.

(2) Entsprechen der Zustand von Schiffen einer Vertragspartei, ihre Ausrüstung oder Einrichtung offensichtlich nicht den Angaben der Zeugnisse nach Artikel 2, und kann ein solches Schiff nicht ohne Gefährdung der Fahrgäste oder der Besatzung in See gehen, so kann die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei sein Auslaufen verbieten. Stimmt das Lade- oder Löschgerät offensichtlich nicht mit dem in den Zeugnissen nach Artikel 2 bescheinigten Zustand überein, oder sind die zur Verhütung von Unfällen unbedingt notwendigen Maßnahmen nicht ergriffen worden, so kann die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei das Ein- und Ausladen untersagen oder vorübergehend unterbrechen.

(3) Werden Mängel nach Absatz 2 nicht unverzüglich abgestellt, so benachrichtigt die zuständige Behörde einer Vertragspartei die zuständige konsularische Behörde der anderen Vertragspartei hiervon umgehend.

Artikel 4

(1) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien tauschen Muster aller Zeugnisse über Bau, Ausrüstung, Einrichtung und Seetüchtigkeit der Schiffe der Vertragsparteien aus und erläutern sie sich gegenseitig.

(2) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien übersenden sich die für Fahrgastschiffe im Linienverkehr zwischen den Vertragsparteien ausgestellten Sicherheitszeugnisse in Abschrift und unterrichten sich über alle für diese Schiffe geltenden besonderen Sicherheitsvorschriften. Dies gilt nicht für die im Eisenbahnfährverkehr eingesetzten Schiffe.

Artikel 5

(1) Nach Untersuchung eines Seeunfalles, an dem ein Schiff des Königreichs Dänemark beteiligt gewesen ist, erhält die zuständige konsularische Behörde des Königreichs Dänemark auf Antrag eine kostenfreie Abschrift des im seeamtlichen Verfahren ergehenden Spruchs, sofern diese für dienstliche Belange benötigt wird.

(2) Absatz 1 gilt hinsichtlich der Protokolle über die den Unfall betreffenden Seeverhöre im umgekehrten Falle entsprechend.

Artikel 6

Verstößt ein Schiff einer Vertragspartei gegen die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, so werden die in Artikel X des genannten Übereinkommens vorgesehenen Mitteilungen und Ersuchen von den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien im unmittelbaren Verkehr abgegeben.

Artikel 7

(1) Für die deutsch-dänischen Grenzgewässer in der Flensburger Förde, im Lister Tief und im Hoyer Tief gelten die besonderen Bestimmungen der Absätze 2 bis 7.

(2) Die Behörden einer Vertragspartei halten Wasserfahrzeuge der anderen Vertragspartei in freier Fahrt zwecks Überwachung von Ein- und Ausfuhrverboten oder Zollvorschriften nur dann an und untersuchen sie, wenn der begründete Verdacht eines Verstoßes gegen die ge-

Artikel 3

Stk. 1. Kontrolundersøgelser af en kontraherende parts skibe foretages af behørigt bemyndigede embedsmænd fra den anden kontraherende part. De skal i reglen kun tjene til at fastslå, at der ombord forefindes gyldige dokumenter som omhandlet i artikel 2.

Stk. 2. Hvis de den ene kontraherende part tilhørende skibes tilstand, udrustning eller aptering åbenbart ikke svarer til angivelserne i de i artikel 2 omhandlede dokumenter, og et sådant skib ikke kan gå til søs uden fare for passagerer eller besætning, kan den anden kontraherende parts vedkommende myndighed nedlægge forbud mod skibets afsejling. Hvis lastnings- eller losningsmateriellet åbenbart ikke er i overensstemmelse med den tilstand, der er attesteret i de i artikel 2 omhandlede dokumenter eller de til forhindring af ulykker ubetinget nødvendige foranstaltninger ikke er truffet, kan den anden kontraherende parts vedkommende myndighed forbyde eller midlertidigt afbryde lastnings- og losningsarbejdet.

Stk. 3. Bliver de i artikel 2 omhandlede mangler ikke ufortøvet afhjulpet, underretter den kontraherende parts kompetente myndighed omgående den anden kontraherende parts kompetente konsularmyndighed herom.

Artikel 4

Stk. 1. De kontraherende parters kompetente myndigheder udveksler eksempler på alle dokumenter vedrørende de kontraherende parters skibes konstruktion, udrustning, aptering og sødygtighed og kommenterer dem gensidigt.

Stk. 2. De kontraherende parters kompetente myndigheder skal oversende hinanden afskrift af de for passagerskibe i rutefart mellem de kontraherende parter udstedte sikkerhedscertifikater og underrette hinanden om alle de for disse skibe gældende særlige sikkerhedsforskrifter. Dette gælder ikke for de i jernbanefærgetrafikken indsatte skibe.

Artikel 5

Stk. 1. Efter undersøgelsen af et havari, i hvilket et skib fra Kongeriget Danmark har været impliceret, vil Kongeriget Danmarks kompetente konsulære myndighed på begæring modtage en vederlagsfri afskrift af den under sagens behandling af søretten afgivne kendelse, for så vidt denne er nødvendig til tjenstlig brug.

Stk. 2. Stykke 1 finder i det omvendte tilfælde tilsvarende anvendelse med hensyn til protokollen over de i anledning af havariet optagne søforhør.

Artikel 6

Overtræder et skib fra en af de kontraherende parter bestemmelserne i den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet med olie, skal de i konventionens artikel X omhandlede meddelelser og anmodninger afgives direkte mellem de to kontraherende parters kompetente myndigheder.

Artikel 7

Stk. 1. For de tysk-danske grænsefarvande i Flensborg fjord, i Lister dyb og i Højer dyb gælder de særlige bestemmelser i stykke 2 til 7.

Stk. 2. Den ene kontraherende parts myndigheder vil kun standse og undersøge den anden kontraherende stats søfartøjer i fri fart med henblik på overvågelse af ind- og udførselsforbud eller toldbestemmelser, hvis der foreligger en begrundet mistanke om en overtrædelse

nannten Verbote oder Vorschriften vorliegt. Sie setzen die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei unter Angabe der Verdachtsgründe von jeder Anhaltung und Untersuchung alsbald in Kenntnis.

(3) Eine Vertragspartei erkennt in ihrem Hoheitsgebiet auf Fahrzeugen, die sich in ununterbrochener Fahrt nach Häfen der anderen Vertragspartei oder von solchen nach See befinden, den Zollverschluß der anderen Vertragspartei an und befreit auf solchen Fahrzeugen befindliche, von Zollbeamten der anderen Vertragspartei begleitete Ladungen von der Zolluntersuchung. Wird später festgestellt, daß ein unerlaubter Verkehr mit dem Land oder ein sonstiger Mißbrauch dieser Befreiung stattgefunden hat, so werden die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei unmittelbar benachrichtigt.

(4) Wracks, die eine Gefahr für die Schiffahrt bilden, werden von der Vertragspartei bezeichnet, in deren Hoheitsgebiet sie liegen. Diese Vertragspartei veranlaßt auch die Räumung nach Maßgabe ihrer Rechtsvorschriften.

(5) Liegt ein Wrack auf der Grenze zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien, so wird es von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnet. Die Räumung wird von der Vertragspartei veranlaßt, deren Flagge das gesunkene Fahrzeug geführt hat. Hat das Fahrzeug die Flagge eines dritten Staates geführt, so wird die Räumung in Zusammenarbeit zwischen den in Artikel 8 Absatz 4 genannten Behörden durchgeführt, die auch im übrigen für die Durchführung dieses Artikels unmittelbar zuständig sind, wobei sie jeweils ihre eigenen Rechtsvorschriften anwenden.

(6) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien teilen sich die für das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei in den in Absatz 1 genannten Grenzgewässern geltenden Polizei- und Zollvorschriften sowie deren Änderungen mit.

(7) Zur Sicherung und Erleichterung der Schiffahrt verständigen sich die Vertragsparteien über gleichartige schiffahrtpolizeiliche Bestimmungen, insbesondere über gleiche Signalführung.

ABSCHNITT II

Auslieferung geborgener Seezeichen und Meßgeräte

Artikel 8

(1) Eine Vertragspartei stellt auf Antrag der anderen Vertragspartei vertriebene und geborgene Seezeichen dieser Vertragspartei wieder zur Verfügung. Hierbei zahlt die Vertragspartei, der das Seezeichen gehört, an Bergelohn jene Tarifsätze, welche die andere Vertragspartei für die Bergung eigener Seezeichen zu entrichten hat.

(2) Ein Bergelohn wird für Seezeichen nicht entrichtet, die von Kriegsschiffen oder anderen im Eigentum einer Vertragspartei stehenden Schiffen geborgen werden.

(3) Hafenabgaben sind nicht und Lagergelder nur insoweit zu entrichten, als solche für die Unterbringung in nichtstaatlichen Lagern verlangt werden.

(4) Für die Durchführung dieses Artikels sind für die Bundesrepublik Deutschland die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Kiel und für das Königreich Dänemark Fyrdirektoratet unmittelbar zuständig.

Artikel 9

Artikel 8 gilt für die Bergung vertriebener ozeanographischer Meßgeräte entsprechend, jedoch zahlt hierbei die Vertragspartei, der das Meßgerät gehört, an Bergelohn jene Tarifsätze, die sie für die Bergung eigener ozeanographischer Meßgeräte zu entrichten hat.

af de nævnte forbud eller bestemmelser. De skal straks underrette den anden kontraherende parts kompetente myndigheder om enhver standsning og undersøgelse og oplyse grundene til mistanken.

Stk. 3. Den ene kontraherende part skal i sit højhedsområde anerkende den anden kontraherende parts toldlukke på fartøjer, der befinder sig i uafbrudt fart til den anden kontraherende parts havne eller på vej fra sådanne til åben sø, og skal fritage ladninger på sådanne fartøjer, der er ledsaget af den anden kontraherende parts toldembedsmænd, for toldundersøgelse. Bliver det senere konstateret, at ulovlig trafik med land eller anden misbrug af denne fritagelse har fundet sted, skal den anden kontraherende parts kompetente myndigheder umiddelbart underrettes.

Stk. 4. Vrag, der udgør en fare for skibsfarten, afmærkes af den kontraherende part, på hvis højhedsområde de ligger; denne kontraherende part foranlediger også rydningen i henhold til sine love.

Stk. 5. Ligger et vrag på territorialgrænsen mellem de kontraherende parters højhedsområde, afmærkes det af Forbundsrepublikken Tyskland. Rydningen foranlediges af den kontraherende part, hvis flag det sunkne fartøj har ført. Har fartøjet ført en tredie stats flag, gennemføres rydningen i samarbejde mellem de i artikel 8, stk. 4 nævnte myndigheder, der også iøvrigt umiddelbart forestår gennemførelsen af denne artikel, hvorved de anvender deres egne retsregler.

Stk. 6. De kontraherende parters kompetente myndigheder vil meddele hinanden de for deres højhedsområde i de i stk. 1 nævnte grænsefarvande gældende politi- og toldbestemmelser såvel som ændringer i disse.

Stk. 7. For at sikre og lette skibsfarten vil de kontraherende parter søge enighed om ensartede søfartspolitimæssige bestemmelser, særlig om ensartet signalføring.

AFSNIT II

Udlevering af bjærgede sømærker og måleudstyr

Artikel 8

Stk. 1. En kontraherende part stiller efter anmodning af den anden kontraherende part dennes bortdrevne og bjærgede sømærker på ny til rådighed for denne. Herved betaler den kontraherende part, som sømærket tilhører, i bjærgeløn de tarifsatser, som den anden kontraherende part skal svare for bjærgning af egne sømærker.

Stk. 2. Der svares ikke bjærgeløn for sømærker, der bjærges fra krigsskibe eller andre en kontraherende part tilhørende skibe.

Stk. 3. Havneafgifter svares ikke og oplagspenge kun, for så vidt sådanne kræves for anbringelse i ikkestatslige lagre.

Stk. 4. For Forbundsrepublikkens vedkommende er Wasser- und Schiffahrtsdirektion, Kiel, og for Kongeriget Danmarks vedkommende er Fyrdirektoratet umiddelbart kompetente med hensyn til gennemførelse af denne artikel.

Artikel 9

Artikel 8 gælder tilsvarende for bjærgning af bortdrevet oceanografisk måleudstyr, hvorved dog den kontraherende part, som måleudstyret tilhører, i bjærgeløn betaler de tarifsatser, som den skal svare for bjærgning af eget oceanografisk måleudstyr.

ABSCHNITT III

Sondervorschriften für die Flensburger Förde

Artikel 10

(1) Die nach ihrem Recht auf der Flensburger Förde zugelassenen Lotsen der Vertragsparteien können innerhalb der Förde im Hoheitsgebiet beider Vertragsparteien lotsen. In der Regel sollen aber Schiffe, die einen Hafen einer Vertragspartei anlaufen oder verlassen, von Lotsen dieser Vertragspartei gelotst werden.

(2) In der Sonderburger Bucht können die deutschen Seelotsen bis zur Oesterhage an der südlichen Einfahrt zum Alsensund lotsen. Im inneren Teil der Flensburger Förde können die dänischen Fördelotsen bis auf Flensburg Reede lotsen.

(3) Das Recht, in einen Hafen hinein zu lotsen, bleibt den Lotsen der Vertragspartei vorbehalten, welcher der Hafen gehört.

(4) Die Lotsen einer Vertragspartei sind in Ausübung ihres Berufes auf der Flensburger Förde im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei vom Paß- und Sichtvermerkszwang befreit, sofern sie sich durch ihren Lotsenausweis oder ihr Lotsenschild ausweisen. Dies gilt entsprechend für im Zusammenhang mit der Berufsausübung stehende Landreisen.

AFSNIT III

Særbestemmelser for Flensborg fjord

Artikel 10

Stk. 1. De kontraherende parters lodser, der i henhold til deres lands ret må lodse på Flensborg fjord, har ret til i fjorden at lodse på begge de kontraherende parters højhedsområde. I reglen skal imidlertid skibe, der anløber eller forlader en kontraherende parts havn, lodses af lodser fra denne kontraherende part.

Stk. 2. I Sønderborg bugt må de tyske havlodser lodse ind til Østerhage ved den sydlige indsejling til Alssund. I den indre del af Flensborg fjord må de danske fjordlodser lodse ind på Flensborg red.

Stk. 3. Retten til at lodse ind i en havn forbliver forbeholdt lodserne fra den kontraherende part, som havnen tilhører.

Stk. 4. Lodserne fra en kontraherende part er i udøvelsen af deres erhverv på Flensborg fjord fritaget for pas- og visumtvang på den anden kontraherende parts højhedsområde, såfremt de legitimerer sig ved deres lodspas eller lodsskilt. Dette gælder tilsvarende for de i sammenhæng med erhvervsudøvelsen stående rejser i land.

ABSCHNITT IV

Schlußvorschriften

Artikel 11

Dieser Vertrag gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung des Königreichs Dänemark innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 12

Die folgenden Übereinkünfte zwischen den Vertragsparteien treten mit dem Tag des Inkrafttretens dieses Vertrages außer Kraft:

a) Das 7. und 8. Abkommen innerhalb des Vertrages über die Regelung der durch den Übergang der Staatshoheit in Nordschleswig auf Dänemark entstandenen Fragen vom 10. April 1922;

b) die Vereinbarung betreffend die Durchführung der Bestimmungen des Artikels 3 Absatz 1 des Abkommens vom 10. April 1922 über die Regelung der Schiffahrt in den deutsch-dänischen Grenzgewässern vom 18. April 1925;

c) das Abkommen über die Kontrolle der Seetüchtigkeit und Ausrüstung der dänischen Schiffe in deutschen Häfen und der deutschen Schiffe in dänischen Häfen vom 14. Oktober 1929;

d) das Abkommen wegen gegenseitiger Auslieferung vertriebener und geborgener Seezeichen vom 15./29. Januar 1904;

e) die Vereinbarung über gebührenfreie Abschriften im Verfahren zur Untersuchung von Seeunfällen vom 3. Dezember 1921/20. Mai 1922.

Artikel 13

Dieser Vertrag tritt einen Monat nach dem Tage in Kraft, an dem die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Regierung des Königreichs Dänemark mitteilt, daß die verfassungsmäßigen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Vertrages in der Bundesrepublik Deutschland erfüllt sind. Er kann nach Ablauf von fünf

AFSNIT IV

Slutbestemmelser

Artikel 11

Denne overenskomst finder også anvendelse på Land Berlin, såfremt Forbundsrepublikken Tysklands regering ikke inden tre måneder efter overenskomstens ikrafttrædelse afgiver en erklæring om det modsatte over for Kongeriget Danmarks regering.

Artikel 12

Følgende overenskomster mellem de kontraherende parter ophører at gælde på dagen for nærværende overenskomsts ikrafttræden:

a) den 7. og 8. overenskomst i traktaten af 10. april 1922 angående ordning af de som følge af overgangen til Danmark af suveræniteten over Nordslesvig opståede spørgsmål;

b) overenskomsten af 18. april 1925 vedrørende gennemførelse af bestemmelserne i artikel 3, stk. 1 i overenskomst af 10. april 1922 om ordningen af skibsfarten i de dansk-tyske grænsefarvande;

c) overenskomsten af 14. oktober 1929 om tilsyn med henholdsvis danske og tyske skibes sødygtighed og udrustning i tyske og danske havne;

d) overenskomsten af 15./29. januar 1904 om gensidig udlevering af bortdrevne og bjærgede sømærker;

e) overenskomsten af 3. december 1921/20. maj 1922 om gebyrfri udskrift af søforklaringer til offentlig brug.

Artikel 13

Denne overenskomst træder i kraft en måned efter den dag, på hvilken Forbundsrepublikken Tysklands regering meddeler Kongeriget Danmarks regering, at de forfatningsmæssige forudsætninger for overenskomstens ikrafttræden i Forbundsrepublikken Tyskland er opfyldt. Den kan efter udløbet af fem år efter sin ikrafttræden til

Jahren nach seinem Inkrafttreten jederzeit schriftlich gekündigt werden und tritt zwölf Monate nach seiner Kündigung außer Kraft.

enhver tid opsiges skriftligt og ophører at gælde tolv måneder efter opsigelsen.

GESCHEHEN zu Bonn am 9. Juni 1965 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und in dänischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

UDFÆRDIGET i Bonn, den 9. juni 1965, i fire originale eksemplarer, to på tysk og to på dansk, hvorved begge tekster er lige bindende.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Schröder

Für das Königreich Dänemark
Per Haekkerup

For Forbundsrepublikken Tyskland
Schröder

For Kongeriget Danmark
Per Haekkerup

Denkschrift

I. Allgemeines

Der am 9. Juni 1965 unterzeichnete deutsch-dänische Vertrag über einzelne Fragen der Schiffahrt und der Wasserstraßen ersetzt eine Reihe Vorkriegsabkommen. Er erwies sich als notwendig, weil diese Vereinbarungen, insbesondere durch den Abschluß multilateraler Verträge, in vielen Punkten nicht mehr den derzeitigen tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten entsprochen haben. Nicht zuletzt war es auch zweckmäßig, die verschiedenen Abkommen in einem Vertrag zusammenzufassen.

Folgende Vereinbarungen treten außer Kraft:

1. 7. und 8. Abkommen des Vertrages vom 10. April 1922 zwischen Deutschland und Dänemark, betreffend die Regelung der durch den Übergang der Staatshoheit in Nordschleswig auf Dänemark entstandenen Fragen:

   Abkommen über die Regelung der Schiffahrt in den deutsch-dänischen Grenzgewässern und

   Abkommen über den Lotsendienst in der Flensburger Förde (Reichsgesetzbl. 1922 II S. 141, 193 und 195, Bundesgesetzbl. 1954 II S. 717).

2. Notenwechsel vom 18. April 1925 betreffend die Durchführung der Bestimmungen des Artikels 3 Abs. 1 des deutsch-dänischen Abkommens vom 10. April 1922 über die Regelung der Schiffahrt in den deutsch-dänischen Grenzgewässern (BAnz. Nr. 87 vom 6. Mai 1955).

3. Notenwechsel vom 14. Oktober 1929 über die Kontrolle der Seetüchtigkeit und Ausrüstung der dänischen Schiffe in den deutschen Häfen und der deutschen Schiffe in dänischen Häfen (Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger Nr. 292 vom 14. Dezember 1929; BAnz. Nr. 240 vom 13. Dezember 1955; der Wortlaut des Notenwechsels wurde auch veröffentlicht im Reichsministerialblatt 1929 S. 685).

4. Notenwechsel vom 15./19. Januar 1904 über die gegenseitige Auslieferung vertriebener und geborgener Seezeichen (Amtsblatt der Regierung Schleswig 1904 S. 295; BAnz. Nr. 123 vom 1. Juli 1954).

5. Vereinbarung vom 3. Dezember 1921/20. Mai 1922 über gebührenfreie Abschriften im Verfahren zur Untersuchung von Seeunfällen (nicht veröffentlicht).

II. Besonderes

1. Der Vertrag umfaßt 13 Artikel und ist in die Abschnitte

   I – Schiffskontrolle und andere Schiffahrtsfragen

   II – Auslieferung geborgener Seezeichen und Meßgeräte

   III – Sondervorschriften für die Flensburger Förde

   IV – Schlußvorschriften

   gegliedert.

2. Zu Abschnitt 1 – Schiffskontrolle und Schiffahrtsfragen

   Dieser Abschnitt betrifft die gegenseitige Anerkennung von Vorschriften über das Flaggenrecht, die Schiffssicherheit und Schiffsvermessung, die Amtshilfe bei der Untersuchung von Seeunfällen sowie schiffahrtpolizeiliche Vereinbarungen im Grenzgebiet.

   Die Artikel 1 bis 4 ersetzen die Vereinbarung vom 14. Oktober 1929, in der die gegenseitige Anerkennung der Urkunden über das Flaggenrecht, die Sicherheit und die Vermessung der Schiffe geregelt war. Hinsichtlich des Flaggenrechts ist diese Vereinbarung durch innerstaatliche Gesetzgebung beider Vertragsstaaten überholt und im übrigen durch das Internationale Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Anlage A des Gesetzes vom 6. Mai 1965 zum Schiffssicherheitsvertrag vom 17. Juni 1960 — Bundesgesetzbl. 1965 II S. 465) sowie durch das Übereinkommen über ein einheitliches System der Schiffsvermessung (Gesetz vom 8. Oktober 1957 — Bundesgesetzbl. II S. 1469), weil beide Vertragsstaaten diesen internationalen Übereinkommen beigetreten sind.

   Artikel 1 regelt den Nachweis des Flaggenrechts. Er wird für dänische Schiffe nunmehr durch das Flaggenzeugnis (Nationalitetsbevis) oder das vor-

läufige Flaggenzeugnis (Midlertidigt Nationalitetsbevis), für deutsche Schiffe nach den Vorschriften der §§ 2 und 11 des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) durch das Schiffszertifikat oder einen gerichtlich beglaubigten Auszug aus demselben, den Flaggenschein, das Flaggenzeugnis oder die Flaggenbescheinigung geführt.

Artikel 2 regelt in Absatz 1 für Schiffe, die nicht unter die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See fallen, die gegenseitige Anerkennung der im jeweiligen Heimatstaat ausgestellten Schiffssicherheitsdokumente.

Absatz 2 sichert die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe, soweit sie entweder vor Inkrafttreten des Übereinkommens über ein einheitliches System der Schiffsvermessung oder für offene Fahrzeuge ausgestellt worden sind.

Absatz 3 sichert die Gegenseitigkeit der von jeder Vertragspartei für die Schiffsvermessung erhobenen Gebühren und Abgaben.

Artikel 3 regelt das Recht der jeweiligen Behörden zur Überprüfung von Schiffen der anderen Vertragspartei nach den geltenden Sicherheitsvorschriften und das Recht, bei Verletzung bestimmter Sicherheitsvorschriften das Auslaufen des Schiffes zu verbieten. Er entspricht inhaltlich dem Abkommen vom 14. Oktober 1929, bringt jedoch eine redaktionelle Neufassung.

Artikel 4 regelt den gegenseitigen Austausch der in beiden Staaten geltenden Sicherheitszeugnisse. Dies gilt hinsichtlich der Muster aller Sicherheitszeugnisse sowie der Sicherheitszeugnisse der Fahrgastschiffe im Linienverkehr zwischen Dänemark und Deutschland — mit Ausnahme der Eisenbahnfährschiffe. Schließlich sollen sich die Vertragsparteien über besondere nationale Sicherheitsvorschriften gegenseitig unterrichten.

Artikel 5 sichert die kostenfreie Erteilung von Abschriften der seeamtlichen Entscheidungen an die konsularischen Behörden des anderen Vertragsstaates.

Artikel 6 sichert den unmittelbaren Amtshilfeverkehr zwischen den für die Durchführung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl, 1954 (Gesetz vom 21. März 1956 — Bundesgesetzbl. II S. 379 — in der Fassung des Gesetzes vom 26. Juni 1964 — Bundesgesetzbl. II S. 749 —) in beiden Staaten zuständigen Behörden für den Fall, daß ein Schiff einer Vertragspartei gegen die Bestimmungen dieses Übereinkommens verstößt.

Artikel 7 übernimmt in den Absätzen 1 bis 6 die in den Artikeln 3 und 4 des 7. Abkommens vom 10. April 1922 getroffenen Vereinbarungen über die gegenseitige Regelung der Zollüberwachung von durchfahrenden Wasserfahrzeugen sowie die Bezeichnung und Beseitigung von Schiffahrtshindernissen in den Grenzgewässern. Während Artikel 3 Abs. 2 des Abkommens von 1922 dem Land, das ein Wrack zuerst bezeichnete, seine Beseitigung und die Kosten hierfür auferlegte, werden in dem vorliegenden Vertrag die Zuständigkeiten generell geregelt. Danach ist jede Partei für die Bezeichnung und Beseitigung der Wracks in ihrem Hoheitsgebiet allein zuständig. Die Bezeichnung der auf der Hoheitsgrenze liegenden Wracks übernimmt die Bundesrepublik Deutschland. Die Räumung wird von der Vertragspartei veranlaßt, deren Flagge das gesunkene Fahrzeug geführt hat. Hat das Fahrzeug die Flagge eines dritten Staates geführt, so wird die Räumung im Einvernehmen zwischen der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Kiel für die Bundesrepublik Deutschland und dem Fyrdirektorat für das Königreich Dänemark, die auch im übrigen für die Durchführung dieses Artikels unmittelbar zuständig sind, durchgeführt. Absatz 7 verpflichtet die Vertragsparteien, sich zur Sicherung und Erleichterung der Schiffahrt über gleichartige schiffahrtpolizeiliche Bestimmungen, insbesondere über die Signalführung zu verständigen. Absatz 7 löst die Vereinbarung betreffend die Durchführung der Bestimmungen des Artikels 3 Absatz 1 des Abkommens vom 10. April 1922 über die Regelung der Schiffahrt in den deutsch-dänischen Grenzgewässern vom 18. April 1925 ab, in der besondere schiffahrtpolizeiliche Regelungen getroffen waren. Diese sind vor allem durch die Änderung der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See — Seestraßenordnung — (Anlage 3 des Gesetzes vom 6. Mai 1965 zum Schiffssicherheitsvertrag vom 17. Juni 1960 — Bundesgesetzbl. 1965 II S. 465 —) weitgehend überholt.

3. Zu Abschnitt II – Auslieferung geborgener Seezeichen und Meßgeräte

   Artikel 8 übernimmt die Regelungen des Abkommens wegen gegenseitiger Auslieferung vertriebener und geborgener Seezeichen vom 15./29. Januar 1904, wobei die für die Vertragsparteien zuständigen Behörden bestimmt werden.

   Artikel 9 stellt sicher, daß künftig auch vertriebene ozeanographische Meßgeräte, die von der Gegenseite geborgen werden, auf Antrag ausgeliefert werden; bei den zu entrichtenden Bergelöhnen wird an die bestehenden nationalen Vorschriften angeknüpft.

4. Zu Abschnitt III – Sondervorschriften für die Flensburger Förde

   Artikel 10 löst das 8. Abkommen vom 10. April 1922 ab. Den inzwischen eingetretenen Änderungen in tatsächlicher Hinsicht wurde Rechnung getragen.

5. Zu Abschnitt IV – Schlußvorschriften

   Die Artikel 11 bis 13 enthalten die üblichen Schlußvereinbarungen wie Berlin-Klausel, Außerkrafttreten bisheriger Abkommen, Inkrafttreten des Vertrages und Regelungen über dessen Kündigung.

Bo 612072 4. 66